

HONDA

株主通信

特集

世界の誰もがワクワクする新しいコンパクトカーをめざして
小型車生産で世界をリードする寄居工場の挑戦



季刊

2013

No.159

株主の皆様へ



株主の皆様には、日頃より格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

Hondaでは、2010年に掲げた「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」というビジョンの実現をめざし、環境技術や電動化技術などの先進技術の開発、商品化を進めるとともに事業活動の革新に取り組んでおります。

その集大成のひとつとして、この9月に日本で発売した新型「フィット」「フィット ハイブリッド」は、大変ご好評をいただいております。特にハイブリッド車の人気が高く、先進技術に高い期待と評価をいただいております。今後は世界各地でも順次、販売していく予定です。

また、今年の東京モーターショー*では、軽オープンスポーツモデル「Honda S660 CONCEPT」や次世代スーパースポーツモデル「NSX CONCEPT」など、常識や前例にとらわれない自由な発想が生んだHonda独創のモビリティを提案しております。

今後もHondaが持続的に成長していくためには、世界各地のお客様の多様なニーズに応え、「走る楽しさ」を追求していくことが重要と考えております。Hondaはこれからも環境、安全などの先進技術の開発に挑戦し、世界中のお客様に夢のある商品をご提供してまいります。

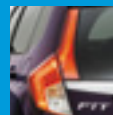
株主の皆様におかれましては、今後ともご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2013年 11月

取締役社長

伊東孝紳

世界の誰もがワクワクする 新しいコンパクトカーをめざして



2001年の発売以来、「フィット」は広さと低燃費と存在感でコンパクトカーの世界を広げ、多くのお客様から支持されてきました。さらに環境意識の高まりなどから、コンパクトカーへの期待はますます大きくなっています。3代目となる新型「フィット」は、そうした期待に応えるため、世界のコンパクトカーのベンチマークにふさわしいクルマとして開発されました。開発陣がめざした新しい「フィット」の魅力、そしてコンパクトカーで新たな成長をめざすHondaの取り組みについてご紹介します。

新型「フィット ハイブリッド」が
2013～2014日本自動車殿堂カーオブザイヤー*を受賞
*主催:特定非営利活動法人日本自動車殿堂





株式会社 本田技術研究所
四輪R&Dセンター 主任研究員
小西 真



(左) 空力性能に貢献する専用テールゲートスポイラーを備えたフィット HYBRID・Fパッケージ



(右) これからのコンパクトカーのスタンダードを示す、フィット 13G・Fパッケージ

クルマとして、 どれだけ進化させられるのか

この9月の発売以来、新型「フィット」「フィットハイブリッド」が達成した圧倒的な低燃費が注目を集めています。なかでも「フィット ハイブリッド」は36.4km/L*1(JC08モード)と、すべてのカテゴリーで燃費No.1をめざすとしたHondaの宣言通り、国内最高*2の低燃費を達成しています。

しかし、開発責任者である小西 真は「燃費スペシャルなクルマとして開発したつもりはない」と語っています。

「燃費性能でNo.1をめざすのはHondaとして当然のこと。しかし、『フィット』がこれまで多くのお客様から支持されてきたのは、扱いやすいサイズでありながら、広さ、走り、燃費、かっこよさというクルマに求められる価値をしっかりとカタチにしてきたからです。だからすべてで進化を追求し、クルマとしていかに完成させられるかにこだわって

開発を進めてきました」(小西)

進化し続けるために、開発ではHondaの先進技術を惜しみなく投入するとともに、激しい議論が続けられました。例えば、「もっと燃費性能を向上させたい」「HondaらしいFUNな走りを実現したい」という、相反する主張が何度も繰り返されてきました。

「それぞれの意見、主張はどちらも正解なんです。激しくやりあうことで、問題を乗り越える新しいアイデアも生まれます。そして何よりも、そうした議論の積み重ねの中からHondaとしてめざすべき『フィット』らしさが明確になってくるんです」(小西)

「フィット」の登場から12年の間にクルマを取り巻く環境は大きく変わり、お客様の期待もより高くなっています。これからも「フィット」が選ばれ続けていくには、すべてにおいて性能向上を図り、クルマとしてより高いレベルを実現していなければなりません。誰もがワクワクするようなコンパクト

*1：HYBRID(FF)の国土交通省審査値

*2：Honda調べ。プラグインハイブリッド車は除く。2013年8月現在



(上) 運転席、助手席、リア席、それぞれの空間に求められる機能と価値を徹底的に向上
(左下) 上質感と運転のしやすさをさらに高めた
コックピット空間を実現
(右下) 高精細かつ先進感のある
専用デザインメーターを採用
*写真はすべてフィット HYBRID・Fパッケージ



カーをつくりあげるために、新型「フィット」「フィットハイブリッド」はそのすべてを一新し、格段の進化を実現しています。

圧倒的な燃費性能と走りの楽しさを追求

新型「フィット」「フィット ハイブリッド」の開発に先駆けて、Hondaは、環境性能と運転する楽しさをさらに高次元で両立させた次世代革新技術「EARTH DREAMS TECHNOLOGY(アースドリームステクノロジー)」の開発を進めてきました。これはエンジンやハイブリッドシステムなどのパワートレインを全方位かつ一気に刷新する取り組みであり、その成果は、新型「フィット」「フィットハイブリッド」を大きく進化させることに貢献しています。

ハイブリッド車では、シンプルな1モーターシステムでありながら、モーターによる発進を可能にした新しいハイブリッドシステム「SPORT HYBRID

(スポーツ ハイブリッド) i-DCD^{*1}を搭載。走行状況に応じて、EVドライブ、ハイブリッドドライブ、エンジンドライブの3つの走行モードの中から最も効率の良いモードを自動的に選択して走行することで、国内最高の低燃費36.4km/L(JC08モード)を達成するとともに、全域においてレスポンスの良い走りを実現しています。

1.3Lのガソリン車では、低燃費運転と高出力運転を両立した新開発エンジンを採用し、従来のハイブリッド車にも匹敵するクラストップレベル^{*2}の26.0km/L^{*3}(JC08モード)の低燃費を達成。

1.5Lのガソリン車では、Honda独自の直噴技術を採用した新開発エンジンにより圧倒的なハイパワーを達成し、力強い走りと爽快なドライビングフィールを実現しています。

また、圧倒的な室内空間の広さを実現するHonda独創のパッケージ技術「センタータンクレイアウト」の価値と可能性を最大限に高める

*1 : i-DCDは、Intelligent Dual Clutch Drive(インテリジェント・デュアル・クラッチ・ドライブ)の略

*2 : Honda調べ。2013年9月現在 *3 : 13G(FF)の国土交通省審査値



新ハイブリッドシステム「SPORT HYBRID(スポーツ ハイブリッド) i-DCD」のエンジン、1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC



(上) Honda独自の直噴技術が生み出す豊かな走りが魅力の1.5Lモデル。写真はフィット 15X-Lパッケージ
(下) サスペンションを専用チューニングするなど、走りのための装備をまとったスポーティモデル、フィット RS

ため、プラットフォーム(車台)を開発しました。これにより、想像を超える室内空間を確保しながらも、大幅な軽量化を実現。低燃費とHondaらしいFUNな走りをさらに高いレベルで両立させています。

グローバルオペレーション改革への挑戦

いまや、グローバルモデルとしてHondaの四輪事業を支える機種へと成長してきた「フィット」シリーズ。今回の開発では、世界中のお客様のニーズにいち早く対応できるよう、競争力のあるコストでベストな仕様を実現する「グローバルオペレーション改革」にも取り組んでいます。

「新技術を投入し、クルマとしての性能や価値を向上させれば応分のコストがかかります。今回の開発では、商品性を上げるだけでなく、同時に部品調達コストを抑えて、お客様の喜びを最大化していくことも重要なテーマでした」(小西)

そのため、開発チームでは世界各地の部品

メーカーの協力を得て、部品1点1点のコストを見極めながらもっとも効率的な調達構造をつくりあげてきました。また、これまで「フィット」シリーズは日本を含む8つの国と地域の全10拠点で生産されてきましたが、各生産拠点で最も効率的な調達ができるようにするため、今回の生産から「現地最適図面」が採用されています。

「あらかじめ設定した価格を目標に、コストとのバランスを限界まで追求しました。従来のコストを積み上げるやり方では成立しないと思えるほどギリギリの挑戦でしたね」(小西)

こうした挑戦の結果、新型「フィット」「フィットハイブリッド」はクルマとしての魅力を高め、同時にお客様によりお求めやすい価格の提案を実現しました。世界の各市場でコンパクトカーの需要拡大が期待される中、Hondaはこれからもグローバルでの競争力を高めた新しいクルマづくりを続けてまいります。

小型車生産で 世界をリードする 寄居工場の挑戦



埼玉製作所寄居工場の全景

今年7月、Hondaの最新の四輪完成車工場である埼玉製作所寄居工場が稼働を開始しました。寄居工場は、最先端の生産技術と高効率な生産体質の構築により、世界トップクラスの省エネルギーを実現。そして新型「フィット」を中心とした小型車を集中生産するとともに、その生産技術・生産体質を世界のHondaの工場へ展開する役割も担っています。これからの成長に向けて、小型車の競争力強化に取り組むHondaのクルマづくりをご紹介します。





埼玉製作所 所長
西本 準



(左)
ショートプロセス高機能
塗装技術「Honda Smart
Ecological Paint」の
壁掛け塗装ロボットシステム
による塗装作業

(右図)
図の左側が従来型の塗装工程(4コート3ベーク)、
右側が新開発の塗装工程(3コート2ベーク)。
従来の中塗工程を省略することで工程を短く、
エネルギー使用量も大幅に削減



最も環境負荷の 小さい工場をめざして

Hondaが寄居工場の建設を発表したのは2006年。当初は2010年の稼働をめざしていましたが、2008年のリーマン・ショックの影響による市場の落ち込みを受けて、稼働時期が延期されてきました。すでに、地球規模での環境意識の高まりなどからより燃費性能に優れたクルマが求められるようになっていましたが、リーマン・ショックを境に、その傾向は急速に広がってきました。

こうした変化に対応するため、Hondaは工場建設を再開するにあたり環境負荷低減の考えをさらに高め、「最も環境負荷の小さい製品を最も環境負荷の小さい工場で作り出す」ことをコンセプトに、小型車専用工場として計画の練り直しを進めてきました。そして生産ラインや工程設計を小型車生産に最適なものとする
ことで生産効率を大幅に高め、狭山工場と

比べると1台あたりのエネルギー使用量で30%の削減を達成しています。

埼玉製作所 所長である西本 準はその取り組みについて「小型車生産における最高効率をめざした」と語っています。

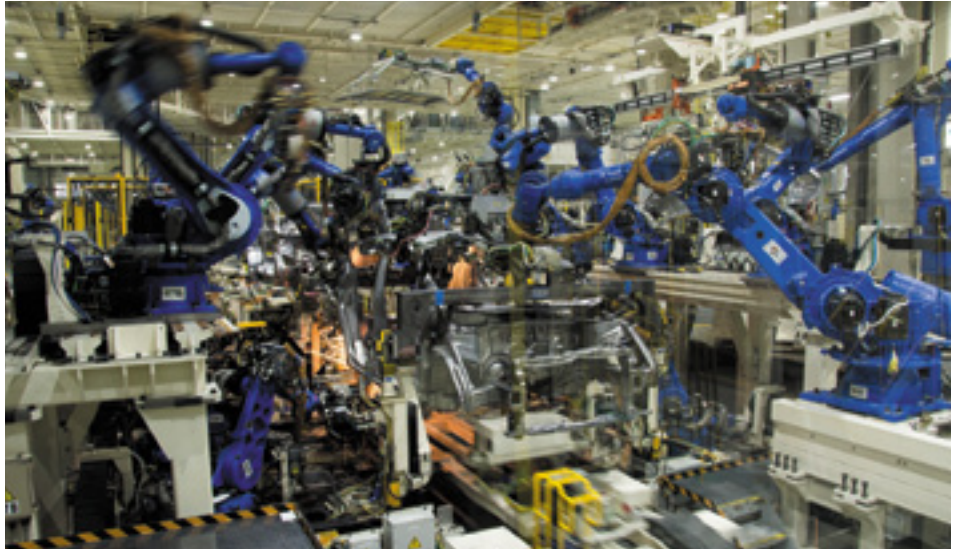
「小型車専用工場として最高効率を追求することでエネルギー使用量を削減し、環境負荷を低減することができます。さらに同一プラットフォーム(車台)の小型車を集中生産することでコストや品質の点でもメリットを活かし、その価値を最高に高めた製品をお客様にお届けできると考えています」(西本)

塗装工程の ショートプロセス化を実現

寄居工場ではエネルギー使用量の大幅な削減を実現するため、新たな生産技術を数多く取り入れています。なかでも工場のエネルギー使用量の約50%を占める塗装工程では、新たに



寄居工場責任者 主任技師
河野 丈洋



インナー骨格の溶接作業。工作ロボットを高機能化することで、複数台で行っていた作業が集約されロボットの台数も削減している

開発したショートプロセス高機能塗装技術「Honda Smart Ecological Paint」を導入しています。

従来のクルマのボディ塗装では、車体を保護し、ボディカラーを美しく見せるため、4回の塗装と3回の乾燥を繰り返す「4コート3ベーク」という工程が必要でした。これに対してHondaでは、カラーベースコート材を高機能化することにより、「3コート2ベーク」へと塗装工程の短縮を実現。さらに高速充填・洗浄可能塗料タンクを内蔵した壁掛け塗装ロボットシステムの導入によって塗装材料の削減も図り、塗装効率を大幅に向上させています。塗装工程を短縮したことにより、塗装工程のエネルギー使用量を約40%削減、工場全体のエネルギー使用量としては約20%の削減を達成しています。

また、寄居工場では、生産効率に加え、品質を向上させるための新技術も導入しています。例えば、溶接では、ボディ性能の向上と軽量化を

両立する「インナー骨格」、車体の組み立てでは、フロントとリアのサスペンションとエンジンを一体として取り付ける「マルチマウント」などの最先端技術を採用しています。いずれもクルマの基本性能に関わる技術であり、Hondaらしい走りのよさを生み出す基盤となっています。

寄居工場立ち上げの責任者である河野 丈洋は「品質を高めたうえで、いかに安くつくるかが重要だ」と語ります。

「小型車には厳しいコスト競争力が求められます。でも、安さだけでは魅力あるクルマにはなりません。もともと寄居工場は上級クラスのクルマづくりをめざして計画準備をした経緯があり、基本性能を高めるクルマづくりの技術蓄積がありました。その生産技術を活かして小型車の品質向上を達成し、さらに効率化によってコストを抑えていくことで、高い競争力を実現できると思います」(河野)



マルチマウントの作業。フロントとリアのサスペンションを一体化して取り付け、同時にバランスを調整することで作業効率を向上させている



緑化への取り組みとして、生物多様性に配慮した質の高いビオトープを設置



埼玉製作所寄居工場の外観

世界のHondaのクルマづくりを支える

小型車専用工場として寄居工場が完成したことにより、軽自動車を中心に生産する鈴鹿製作所、中型・大型車を多機種混流で生産する埼玉製作所狭山工場と合わせて、さまざまな市場の変化に対応できる生産体制が整いました。さらに今後、寄居工場には世界各地域で設立が予定されている新工場に対するマザー工場としての役割があります。

Hondaはいま、小型車を中心に世界での販売台数拡大をめざしています。先進国、新興国の各市場で小型車へのニーズがさらに高まる中、すでに「フィット」とプラットフォームを共有するSUVやセダンなどの開発が進んでいます。そして小型車生産のための新工場の建設も進めており、2014年にはメキシコとインドネシア、2015年にはタイとブラジルでの稼働をめざしています。

「世界中で建設されているこれらの新工場は、小型車を生産するためのものであり、寄居工場ですでに培った最高効率の生産技術、そして安定生産のノウハウがそのまま活かされます。寄居工場での取り組みがHondaのグローバルでの成長につながると思います」(西本)

「新しい工場ごとにバラバラに技術進化に取り組んでも競争力は一気に高まりません。源流である日本で集中して具現化し、技術を展開していくことが必要です。寄居工場はクルマをつくるだけでなく、技術発信のための工場として、その役割を果たしていかなければならないと思います」(河野)

寄居工場ですでに実現できない新しい価値や革新的な技術を生み出し、環境トップランナーとしてエネルギー効率を追求していく。寄居工場は世界のHondaのクルマづくりをリードすることで、Hondaの成長を支えています。

新製品ニュース

Sh mode

2013年9月13日発売



エレガントなスタイリングと実用性を両立した スタイリッシュなスクーターが登場

コンパクトな車体と上質感ある洗練されたフォルムの「Sh mode (モード)」。環境性能と動力性能を高めたスクーター用エンジン[eSP(イーエスピー)]により、定地燃費値*1で52.0km/Lの低燃費を達成。さらに大径ホイールを採用し、安心感ある走行安定性を実現しています。

*1：国土交通省届出値で、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率。表記の数値は60km/h定地走行 2名乗車時

<主要諸元> Sh mode
全長×全幅×全高(mm):1,930×665×1,105 車両重量(kg):116
乗車定員(名):2 エンジン:水冷 4ストローク OHC 単気筒
総排気量(ccl):124

オデッセイ/オデッセイ アブソルート 2013年11月1日発売



プラットフォームとパワートレインを刷新し、 居住性、走り、燃費性能など、すべてが進化

新型「オデッセイ」は、リアにスライドドアを採用した上で、天井高を上げ、床面高を下げる超低床プラットフォームを構築。従来モデルをはるかにしのぐ広い室内空間を確保しながら、爽快で安定したハンドリングやしなやかな乗り心地といった快適な走行性能を実現しています。

<主要諸元> ABSOLUTE (FF)
全長×全幅×全高(m):4.830×1.820×1.685 車両重量(kg):1,750
乗車定員(名):8 エンジン:水冷直列4気筒横置
総排気量(L):2.356

大型除雪機/小型ロータリー除雪機 2013年11月より販売



積雪量、雪質、除雪量に応じたラインアップを 提案するHondaの除雪機シリーズ

簡単操作で熟練者並みの除雪作業が行える世界初*1のオーガアシスト機能*2搭載の大型除雪機、硬く締まった雪の除雪作業も簡単な世界初*3の「クロスオーガ」機構を搭載した小型ロータリー除雪機などラインアップが充実。Hondaなら、最適なモデルをお選びいただけます。

*1：2013年7月末現在。Honda調べ
*2：Jタイプのみ。傾斜路面などで機体が傾いたとき、オーガ(除雪部)の左右角度を維持し、スムーズな除雪をサポート
*3：2013年9月現在。Honda調べ

<主要諸元> 小型ロータリー除雪機HSS1170n JX
全長×全幅×全高(mm):1,410×725×1,170 全装備質(重)量(kg):140
最大除雪量(トン/h):60 最大投雪距離(m):17
エンジン:空冷 4ストローク 単気筒OHV 総排気量(ccl):389

Honda Technology

進化型CMBS (衝突軽減ブレーキ)

Collision
Mitigation
Brake
System

交通事故ゼロをめざして。
安全技術でドライバーをサポート



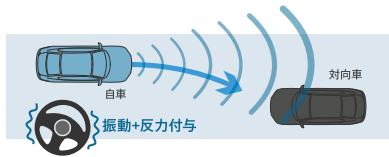
2 「進化型CMBS」は対向車にも作動。正面衝突の回避を促し、万一の場合は被害軽減を図る

■CMBSの進化ポイント

状況	ミリ波レーダーにより 車両を検知	車両へ接近	さらに接近	衝突の回避が困難	車両
従来からの 機能		音とメーター内 表示により警報	軽いブレーキング とシートベルトの 軽い引き込み による体感警報	強いブレーキングとシートベルトの 強い引き込みによって衝突回避を支援し 衝突時の被害を軽減	
新機能	1 より低車速から 作動 従来15km/h以上 だった作動速度域を 5km/h以上に拡大	3 ヘッドアップワーニング による警報			
	2 対向車にも 作動	4 ステアリング による警報	5 ステアリングによる 回避操作アシスト		



写真は「アコード ハイブリッド」(EXタイプ)
メーター内表示による警告に加え、ダッシュボード
前方のヘッドアップワーニングによる警告を実施



4

対向車に衝突する恐れがある場合、ステアリングに弱い振動と反力を付与してドライバーに注意を喚起



5

ドライバーが回避操作をした場合、ステアリングアシスト量を増加してドライバーの回避操作をアシスト

世界初の「追突軽減ブレーキ(CMBS)」を開発

Hondaは「安全」をクルマづくりの最重要課題と位置づけ、1991年からのASV*1推進計画への参加をはじめ、安全技術の研究開発に積極的に取り組んできました。そして2003年、その成果の一つとして世界初の「追突軽減ブレーキ(CMBS)*2」を発表しました。これは、ミリ波レーダーで前方車両を検知するとともに各種センサーで自車の走行状況を把握し、追突の危険性がある場合、警告を発してドライバーに回避操作を促しながらブレーキを制御して速度を低減させる技術です。

もともと自動ブレーキをめざして研究開発してきましたが、現実の世界では路面状況や他車との関係もさまざま、どんな場合でも衝突回避するには多くの課題がありました。また、速度などの条件つきでの自動停止は分かりにくいうえ、自動停止という言葉が技術への過信につながる懸念もありました。

そこでHondaは、運転の主体は「人」とであるという考えのもと、あくまでもドライバーの運転操作を支援することで追突時の被害軽減をめざし、追突前に自動的にシートベルトを引き込む技術「E-プリテンショナー」と組み合わせた技術として、2003年発売の「インスパイア」に採用しています。

*1：Advanced Safety Vehicle(先進安全自動車)
*2：2003年の発表時の名称は「CMS」(追突軽減ブレーキ)

前走車だけでなく、対向車にも対応したシステムへ

「CMBS」の実用化後、Hondaはさらに重大事故を減らしたいという思いから、前走車だけでなく対向車にも対応したシステムへの進化に取り組んできました。

対向車との衝突回避では、相対速度が速く、道路状況により動きも複雑になります。そのため、より遠くのもの、より速いものを検知できるようにレーダー性能を向上させ、試行錯誤を繰り返しながら、さまざまな場面に対応できるメカニズムとしています。さらにより効果的な回避操作を支援するため、音と表示、シートベルトの引き込みによる警告と自動ブレーキ*3に加えて、ステアリングアシストも実施。追突の危険性をドライバーに知らせて回避を促すとともに、回避困難な場合は自動ブレーキで被害軽減を図るシステムへと進化させています。

「進化型CMBS」は今年発売された新型「アコードハイブリッド」(EXタイプ)、新型「オデッセイ」に採用。さらにこの技術を活かして新開発した「シティブレーキアクティブシステム」は、新型「フィット」「フィット ハイブリッド」、新型「オデッセイ」に採用しています。より多くのお客様に安全にクルマにお乗りいただくため、Hondaは安全技術の進化と普及に取り組んでいます。

*3：路面状況などにより、衝突を回避できない場合があります

Honda Topics

インドネシアで低価格・低燃費車「ブリオ・サティア」を発表

2013年9月11日

Hondaのインドネシアにおける四輪車生産販売合弁会社である「ピー・ティ・ホンダプロスペクトモーター」は、インドネシア政府の政策*1に合致する新型車「ブリオ・サティア(Brio Satya)」を発表しました。Hondaのアジア戦略車「ブリオ」をベースに開発された「ブリオ・サティア」は、1.2L i-VTECエンジンを搭載し、この排気量クラス最高*2の高出力と優れた燃費性能を両立。従来以上にお求めやすい価格で、装備の異なる3つのグレードを用意し、より多くのお客様にHonda車にお乗りいただく機会を広げるモデルとなります。

また、「ブリオ・サティア」は85%という高い現地調達率を達成しており、すべてインドネシアの



サティアとは誠実という意味。「お客様の誠実なパートナーに」という想いから名づけられた

工場で生産されます。雇用機会の拡大など、インドネシア経済全体にも寄与していきます。

*1：LCGC(Low Cost Green Car)政策 *2：Honda調べ

メキシコで新トランスミッション工場の建設を開始

2013年9月24日

Hondaのメキシコにおける生産販売会社である「ホンダ・デ・メキシコ・エス・エー・デ・シー・ブイ」(以下、HDM)は、2014年春に稼働開始予定の新四輪車工場と同じ敷地内に、2015年後半の稼働をめざして新トランスミッション工場の建設を開始しました。

新トランスミッション工場は、年間生産能力35万基の規模で無段変速機(CVT)を生産する予定。将来的には年間生産能力を70万基に倍増させ、メキシコ国外のHonda四輪車工場への供給も行う計画です。HDMの新トランスミッション工場が稼働を開始すると、Hondaの北米地域におけるトランスミッション生産能力は、現在の137万



新トランスミッション工場の完成イメージ図

5,000基から2016年時点で170万基となり、生産能力倍増後は200万基以上に拡大されます。

現在建設中のHDMの新四輪車工場の年間生産能力は20万台で、2014年春にはHDMの年間生産能力は26万3,000台に増加します。新四輪車工場では新型「フィット」の生産を予定しています。

Hondaは、この10月に開催された「第20回 ITS*1世界会議 東京2013」で二輪・四輪・汎用製品分野の最新運転支援技術や情報提供サービス技術の展示などを行いました。

Hondaは、安全スローガンである「Safety for Everyone」というコンセプトのもと、クルマの安全技術に加え、通信技術を利用したクルマとクルマ、クルマと二輪車、クルマと道路インフラ、クルマと人などをつなぐ相互のコミュニケーションによる安心・安全な交通支援システムの研究開発に取り組んでいます。展示では、二輪車・四輪車・電動カート・歩行者が通信とセンシング技術により相互連携する「協調型自動運転技術」を用いたデモンストレーション走行を世界初公開。さらに、駐車支援システムとして、駐車場の監視カメラと連携した低コストな車載システムによる「自動バレーパーキング」の



(上) 協調型自動運転イメージ
(下) 自動バレーパーキングイメージ

デモンストレーションも行いました。Hondaはこれからも「事故に遭わない社会」をめざして取り組みを進めてまいります。

*1：Intelligent Transport Systems(高度道路交通システム)

五羊ホンダ 新二輪車工場の建設を開始

2013年10月21日

Hondaの中国における二輪車生産・販売合弁会社である「五羊-本田摩托(広州)有限公司」(以下、五羊ホンダ)は、2014年の稼働をめざして新二輪車工場の建設を開始しました。

新二輪車工場は現工場と同敷地内に建設し、年間生産能力は50万台まで、需要にあわせて段階的に拡大。現在の100万台とあわせて将来150万台までの年間生産能力を持つこととなります。五羊ホンダは、今年4月に二輪車累計



1,000万台達成を記念するラインオフ式典。写真は110ccスクーター「新優悦」

生産台数1,000万台を達成。高品質な製品、上質なサービスの提供を通じて、今後もお客様の満足度のさらなる向上をめざしていきます。

業績ハイライト(連結)

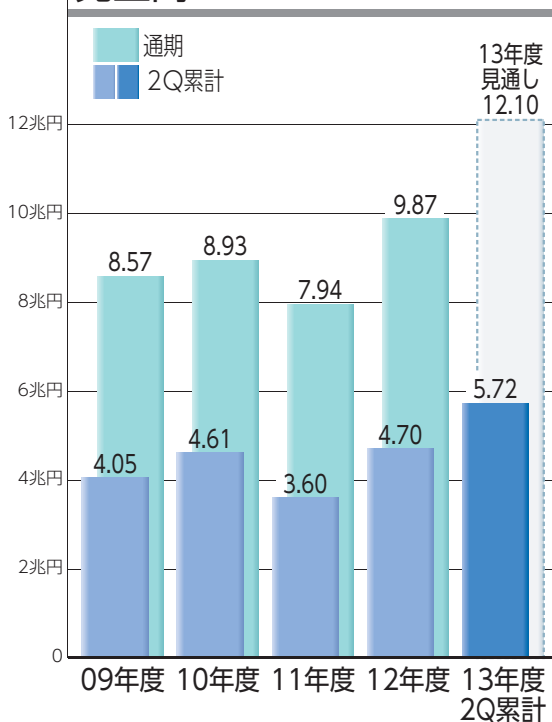
【売上高】 21.6%増収(前年同期比)

- ・ 四輪事業や二輪事業の売上高の増加、為替換算による売上高の増加影響 など

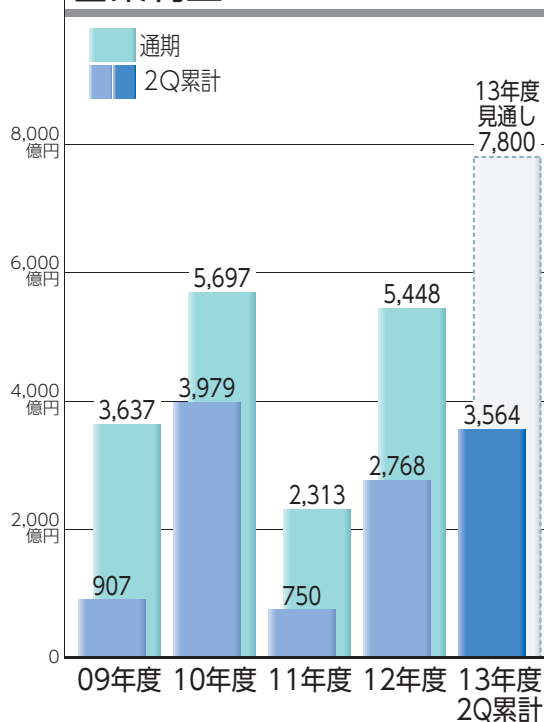
【営業利益】 28.7%増益(前年同期比)

- ・ 為替影響 など

売上高



営業利益



売上高構成比

汎用パワープロダクツ事業
及びその他の事業
2.6%

金融サービス事業
5.9%

二輪事業
14.2%

事業別
(2Q累計)

四輪事業
77.3%

その他の地域
9.0%

日本
16.4%

アジア
20.4%

欧州
5.5%

所在地別
(2Q累計)

北米
48.7%

北米 米国、カナダ、メキシコ など

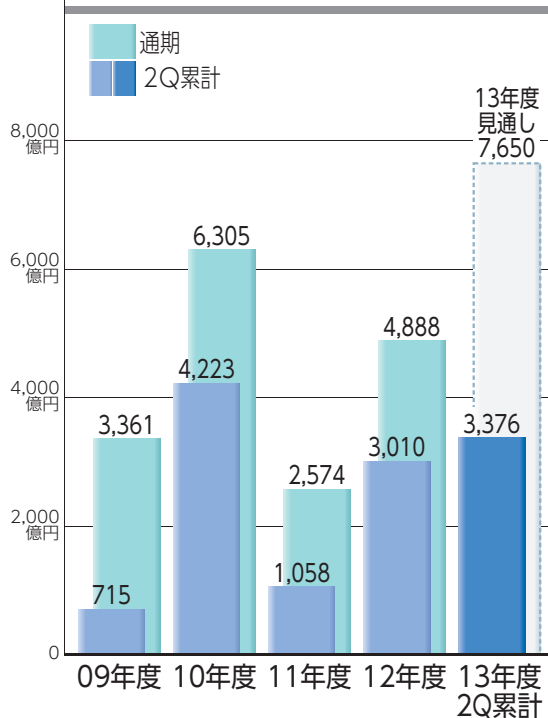
欧州 英国、ドイツ、フランス、ベルギー、ロシア など

アジア タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム など

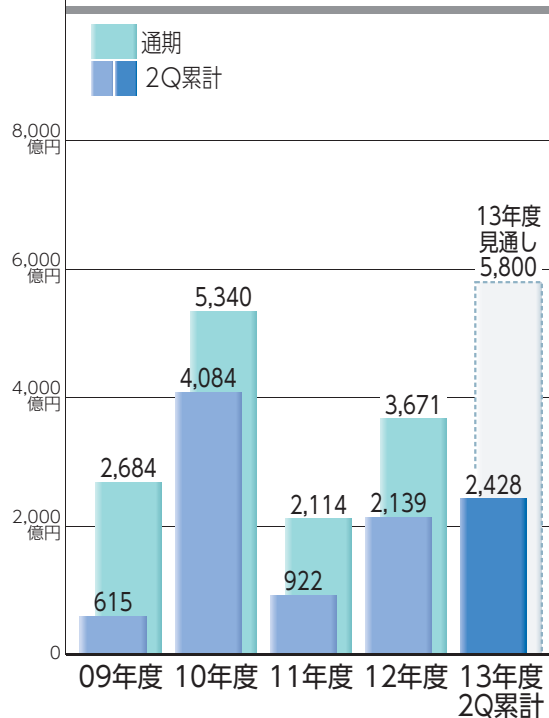
その他の地域 ブラジル、オーストラリア など

(注) 売上高は外部顧客に対する売上高を表示しています。

税引前利益



当社株主に帰属する四半期(当期)純利益



四半期包括利益

13年度2Q累計 5,267億円
12年度2Q累計 667億円

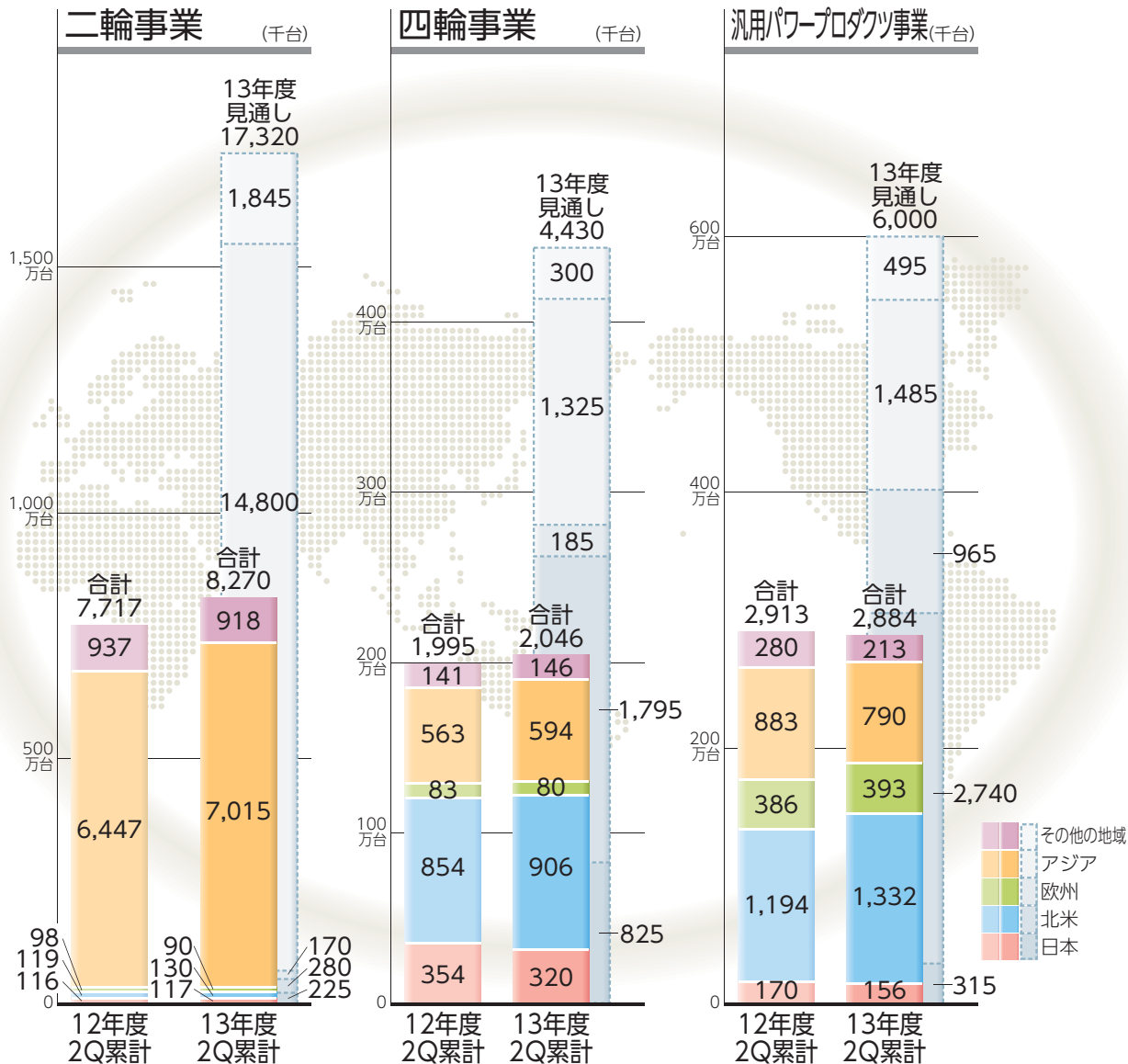
(注) デリバティブの評価に関わる損益などにより、税引前利益は2013年4月26日に公表した13年度業績見通し7,800億円を150億円下回る見込みとなりました。なお、アジアの一部の国における事業環境の変化などにより、関連会社持分利益は増益が見込まれるため、当社株主に帰属する四半期(当期)純利益については、13年度業績見通しを修正していません。

※為替(売上)レート

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	
					連結累計期間(6ヵ月間)	連結会計年度(12ヵ月間)
1米ドル	93円	86円	79円	84円	99円	97円(見通し)
1ユーロ	130円	114円	108円	108円	130円	127円(見通し)

※業績見通しは、現時点で入手可能な情報に基づき当社の経営者が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。従いまして、これらの業績見通しのみで全面的に依拠して投資判断を下すことは控えるようお願いいたします。実際の業績は、様々な重要な要素により、これらの業績見通しとは大きく異なる結果となり得ることを、ご承知おき下さい。実際の業績に影響を与え得る重要な要素には、当社、連結子会社および持分法適用会社の事業領域をとりまく経済情勢、市場の動向、対米ドル、対ユーロをはじめとする円の為替レートなどが含まれます。

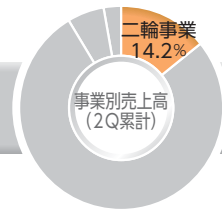
Hondaグループ販売台数



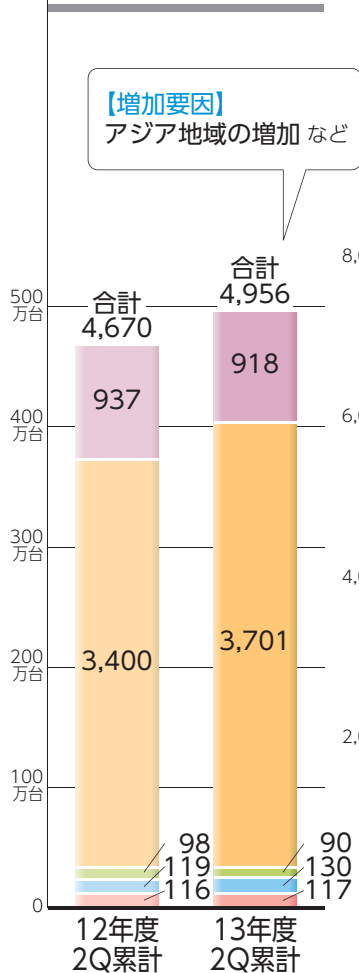
- (注) 1. Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・四輪車・汎用パワープロダクツ)販売台数です。
 2. 二輪事業に含まれているATVのHondaグループ販売台数は、2012年度2Q累計および2013年度2Q累計において、それぞれ59千台、49千台です。
 3. 2012年度2Q累計の二輪事業について、アジア地域のHondaグループ販売台数を訂正しています。

事業の種類別セグメントの状況

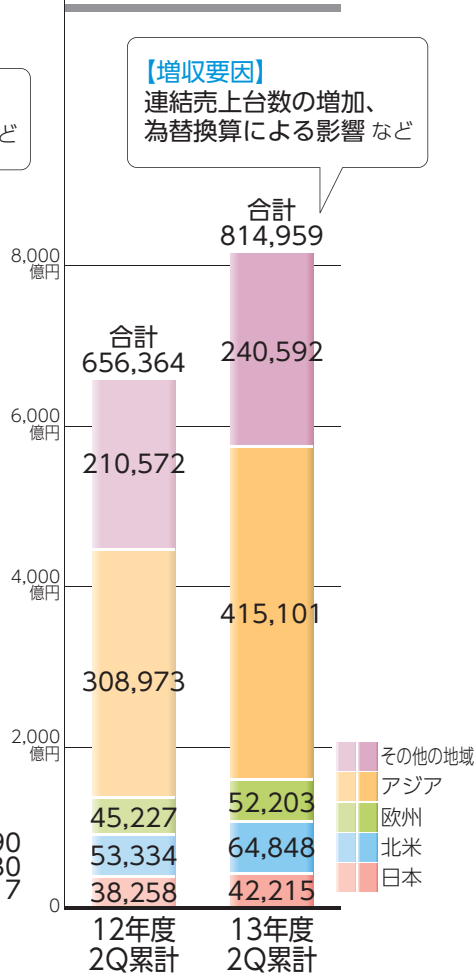
二輪事業 (二輪車、ATV、関連部品)



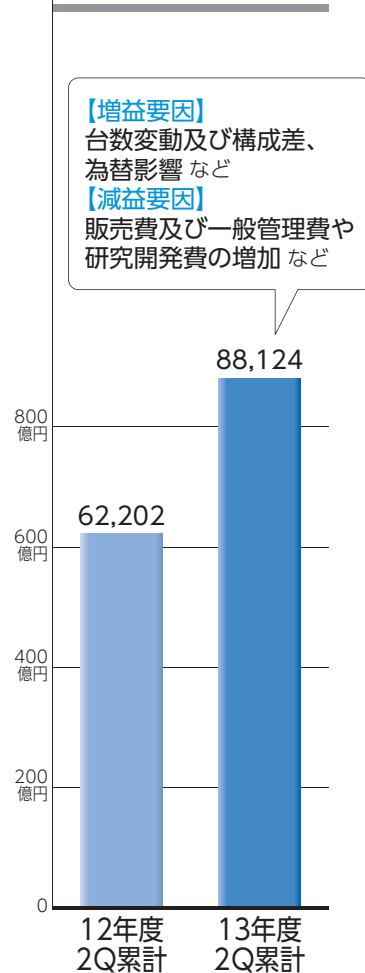
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

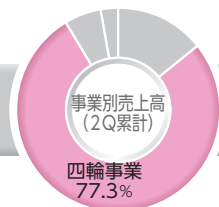


営業利益 (百万円)

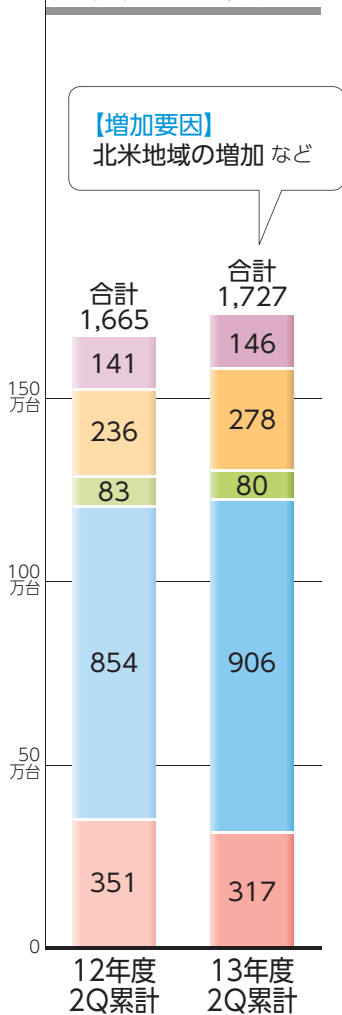


- (注) 1. 連結売上台数は、連結売上高に対応する二輪車およびATVの完成車販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。
2. 二輪事業に含まれているATVの連結売上台数は、2012年度2Q累計および2013年度2Q累計において、それぞれ59千台、49千台です。
3. 2012年度2Q累計の二輪事業について、アジア地域の連結売上台数を訂正しています。

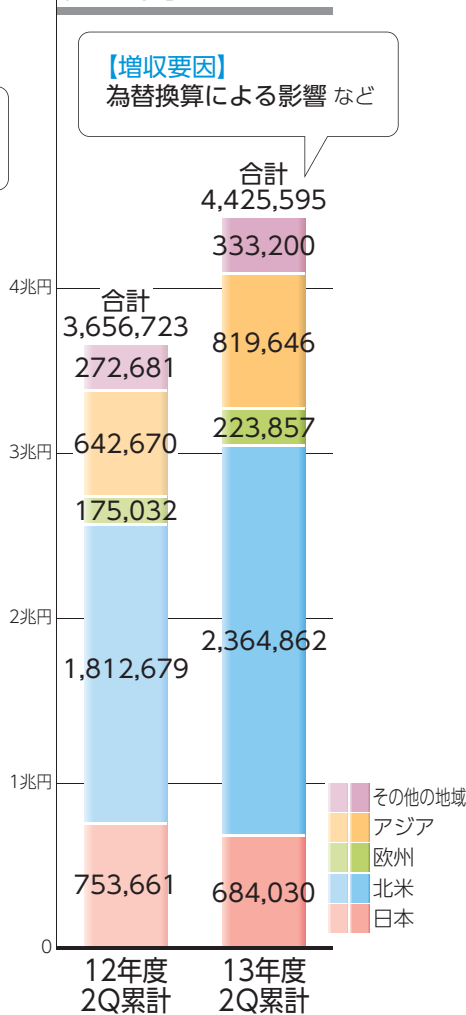
四輪事業 (四輪車、関連部品)



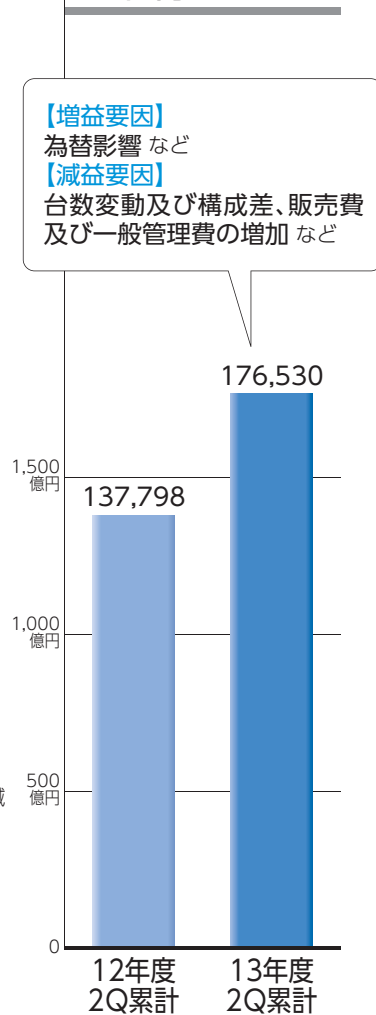
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)



営業利益 (百万円)

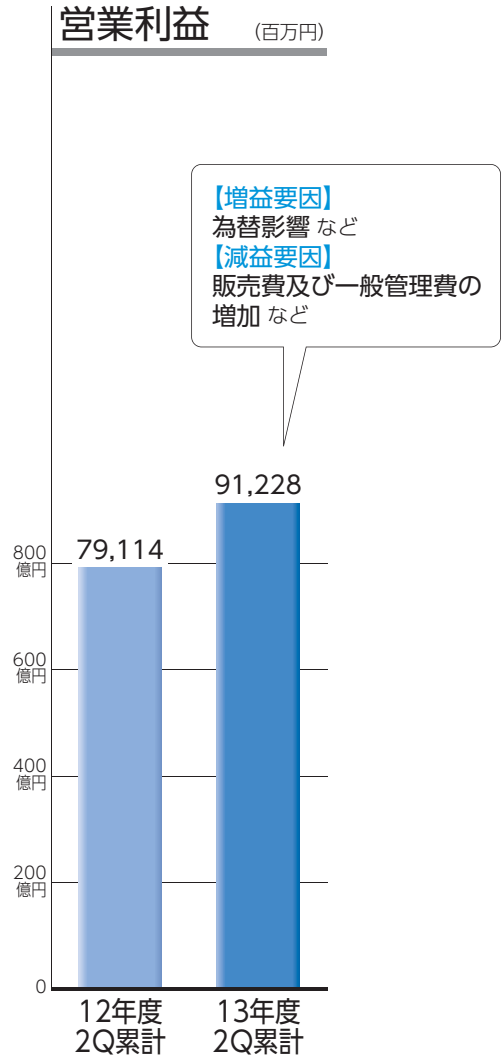
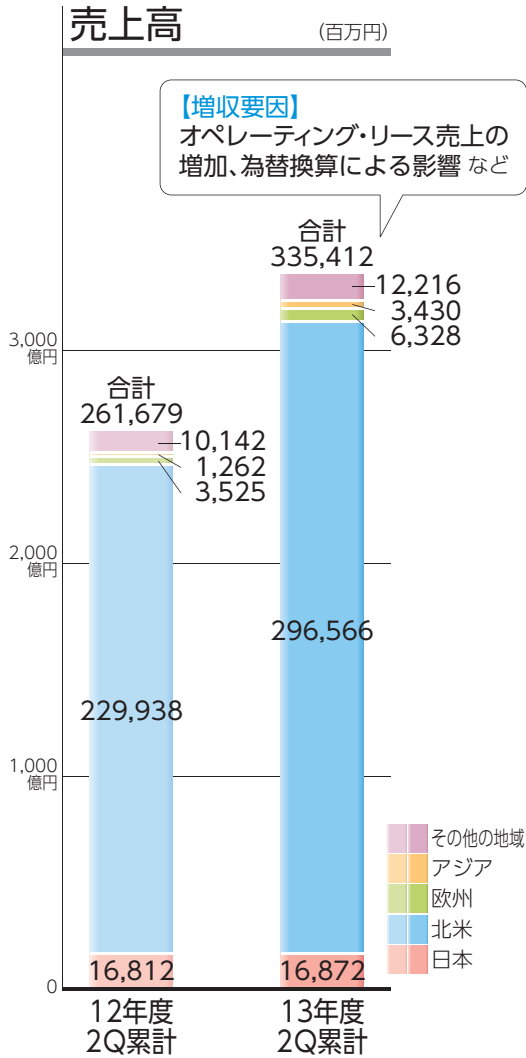


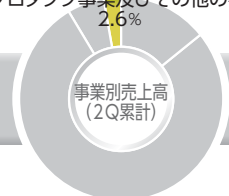
(注) 連結売上台数は、連結売上高に対応する四輪車の完成車販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

金融サービス事業
5.9%

事業別売上高
(2Q累計)

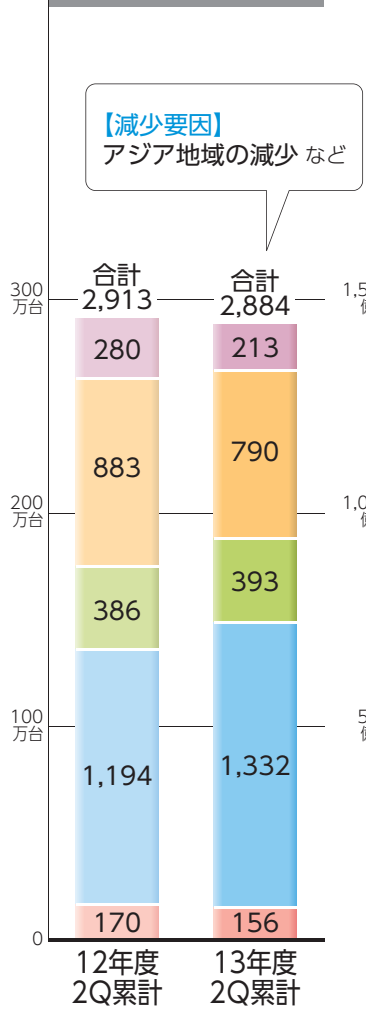
金融サービス事業 (金融、保険)



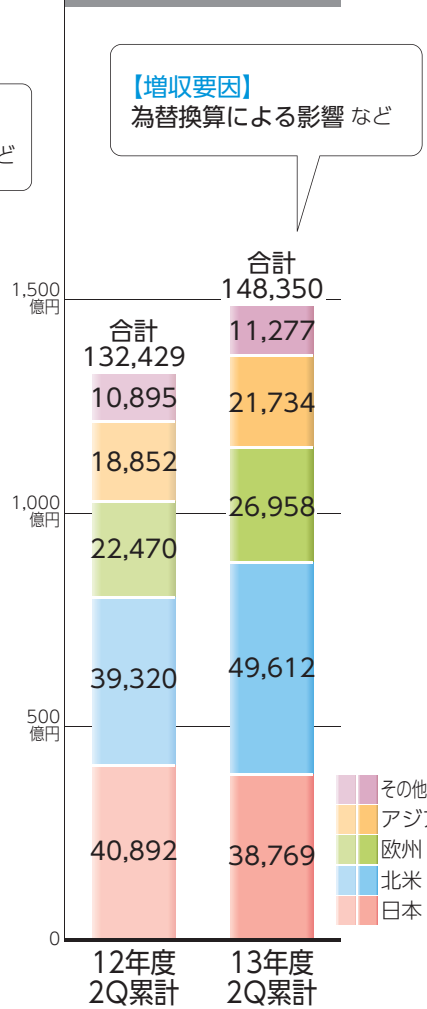


汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業 (汎用パワープロダクツ、関連部品、その他)

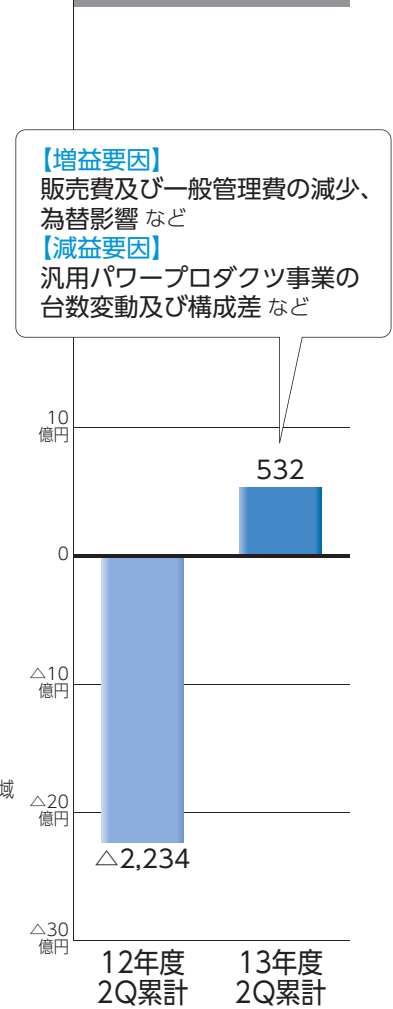
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

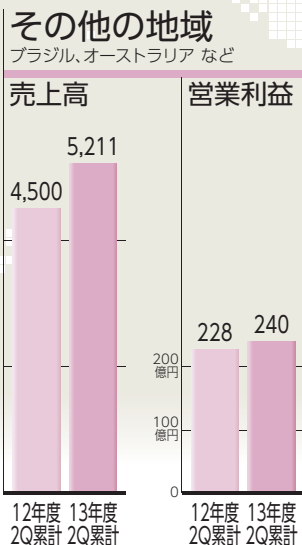
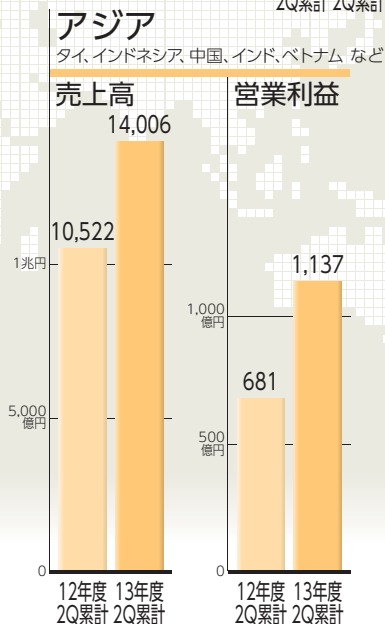
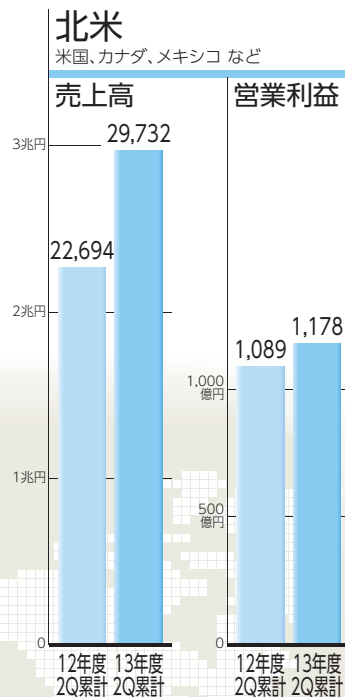
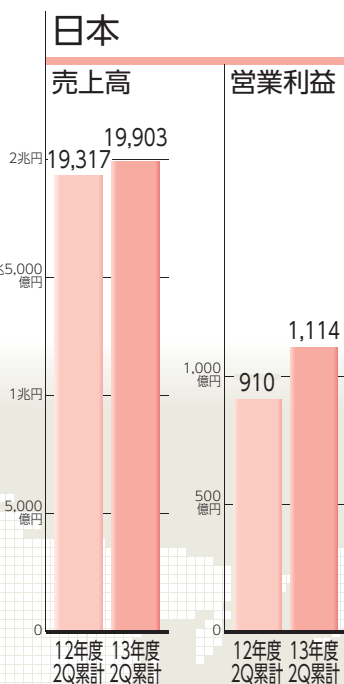
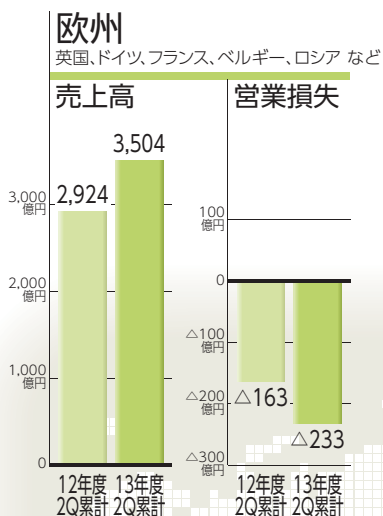


営業利益(△損失) (百万円)



(注) 連結売上台数は、連結売上高に対応する汎用パワープロダクツ販売台数であり、当社および連結子会社の汎用パワープロダクツ販売台数です。なお、当社は、汎用パワープロダクツを販売している持分法適用会社を有しないため、汎用パワープロダクツ事業においては、Hondaグループ販売台数と連結売上台数に差異はありません。

所在地別セグメントの状況



(注) 売上高は、外部顧客および他セグメントへの売上高を含めて表示しています。

四半期連結財務諸表の概要

四半期連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度の 連結貸借対照表 (2013年3月31日)	当第2四半期 連結会計期間末 (2013年9月30日)
(資産の部)		
流動資産	5,323,053	5,324,183
金融子会社保有長期債権	2,788,135	3,147,146
投資及び貸付金	668,790	830,850
オペレーティング・リース資産	1,843,132	2,035,785
有形固定資産	2,399,530	2,560,734
その他の資産	612,717	609,496
資産合計	13,635,357	14,508,194
(負債の部)		
流動負債	4,089,004	4,215,894
長期債務	2,710,845	3,020,453
その他の負債	1,630,085	1,618,611
負債合計	8,429,934	8,854,958
(純資産の部)		
当社株主に帰属する株主資本	5,043,500	5,476,807
非支配持分	161,923	176,429
純資産合計	5,205,423	5,653,236
負債及び純資産合計	13,635,357	14,508,194
株主資本比率	37.0%	37.7%

四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前第2四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年9月30日)	当第2四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年9月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー	323,271	671,502
投資活動によるキャッシュ・フロー	△551,055	△989,454
財務活動によるキャッシュ・フロー	9,264	209,694
為替変動による現金及び 現金等価物への影響額	△47,284	34,413
現金及び現金等価物の純増減額	△265,804	△73,845
現金及び現金等価物の期首残高	1,247,113	1,206,128
現金及び現金等価物の四半期末残高	981,309	1,132,283

四半期連結損益計算書(第2四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第2四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年9月30日)	当第2四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年9月30日)
売上高及びその他の営業収入	4,707,195	5,724,316
売上原価	3,494,049	4,275,221
販売費及び一般管理費	670,155	799,924
研究開発費	266,111	292,757
営業利益	276,880	356,414
受取利息	14,360	11,920
支払利息	△6,131	△5,812
その他(純額)	15,931	△24,900
税引前利益	301,040	337,622
法人税等	122,646	140,269
関連会社持分利益	48,229	63,453
控除：非支配持分損益	12,667	17,939
当社株主に帰属する四半期純利益	213,956	242,867
基本的1株当たり 当社株主に帰属する四半期純利益	118円71銭	134円75銭

四半期連結包括利益計算書(第2四半期連結累計期間)

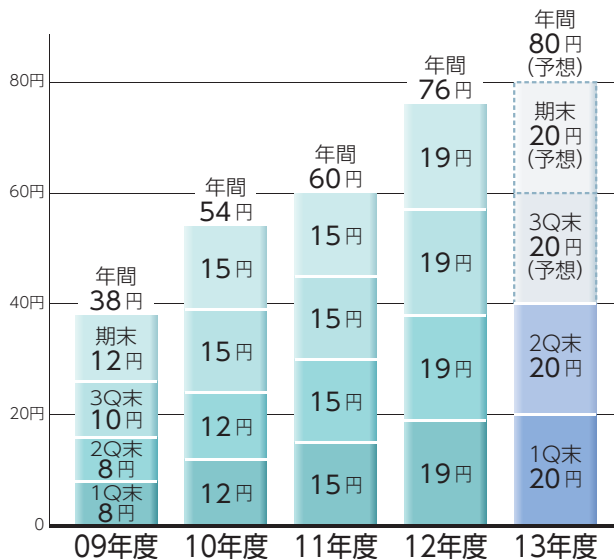
(単位：百万円)

	前第2四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年9月30日)	当第2四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年9月30日)
非支配持分損益控除前四半期純利益	226,623	260,806
その他の包括利益(△損失)(税引後)		
為替換算調整額	△152,299	165,750
売却可能な有価証券の 正味未実現利益(△損失)	△12,228	18,450
デリバティブ商品の 正味未実現利益(△損失)	349	346
退職年金及び その他の退職後給付調整額	4,266	81,394
その他の包括利益(△損失)合計	△159,912	265,940
四半期包括利益(△損失)	66,711	526,746
控除：非支配持分に帰属する 四半期包括利益	10,824	23,139
当社株主に帰属する 四半期包括利益(△損失)	55,887	503,607

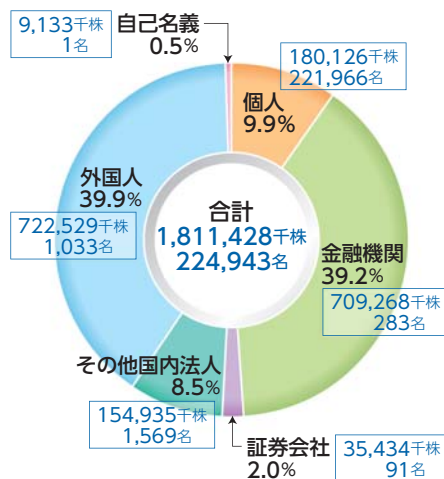
株式の状況 (2013年9月30日現在)

発行済株式の総数 1,811,428,430 株

■配当金の推移



■株式の所有者別分布状況



(注) 株数は千株未満を切り捨てて表示しております。

■大株主

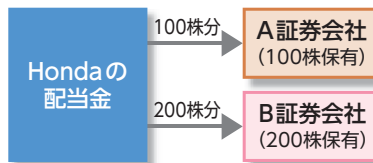
氏名または名称	持株数(千株)	出資比率(%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	122,419	6.8
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	79,907	4.4
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	54,379	3.0
明治安田生命保険相互会社	51,199	2.8
ジェーピー モルガン チェース バンク 380055	42,758	2.4
東京海上日動火災保険株式会社	42,553	2.4
株式会社三菱東京UFJ銀行	36,686	2.0
日本生命保険相互会社	32,538	1.8
ザ チェース マンハッタン バンク エヌエイ ロンドン エス エル オムニパス アカウト	32,497	1.8
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー 505223	28,273	1.6

- (注) 1. 株数は千株未満を切り捨てて表示しております。
 2. 出資比率は、発行済株式の総数から自己株式(9,133千株)を控除して算出しております。
 3. モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシーは、ADR(米国預託証券)の預託機関であるジェーピー・モルガン チェース バンクの株式名義人です。

株主様へのご案内

配当金のお受け取り方法

- 1 配当金領収書により、ゆうちょ銀行または郵便局で受け取る方法
- 2 口座振込により受け取る方法

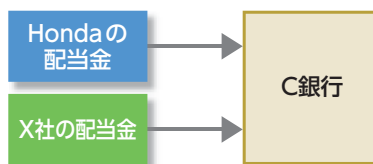


(1) 株式数比例配分方式

証券会社等にお預けの株式数に応じて、証券会社等の口座で配当金を受領する方式です。

※保有しているすべての銘柄の配当金が株式数比例配分方式でのお受け取りとなります。(一部の銘柄だけ別の方式を指定することはできません。)

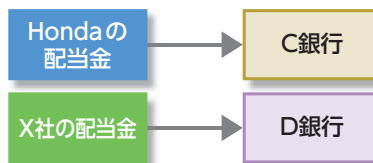
※保有している株式の一部が特別口座で管理されている場合は、株式数比例配分方式はご利用できません。



(2) 登録配当金受領口座方式

保有しているすべての銘柄についてあらかじめ指定した1つの預金口座で配当金を受領する方式です。

※ゆうちょ銀行の貯金口座はご指定できません。



(3) 個別銘柄指定方式

手続きをとった銘柄のみ、指定した預金口座で配当金を受領する方式です。

※保有する銘柄ごとに、異なる預金口座で配当金を受け取ることも可能です。

※ゆうちょ銀行の貯金口座もご指定可能です。

配当金の口座振込をお申し込みいただきますと、お手続き終了後は、配当金をご指定の口座に振り込まれますので、早く、確実に受け取りになりますことができます。ぜひ、ご検討くださいますようお願い申し上げます。

住所変更、配当金のお受け取り方法の指定・変更、単元未満株式の買取・買増

株主様の口座がある証券会社等にお申し出ください。

※特別口座に株式が記録されている場合は、三井住友信託銀行株式会社にお申し出ください。

未払配当金の支払

三井住友信託銀行株式会社にお申し出ください。 ☎0120-782-031

株式のご案内

事業年度：毎年4月1日から翌年3月31日まで
基準日：定時株主総会の議決権 毎年3月31日
期末配当 毎年3月31日
第1四半期末配当 毎年6月30日
第2四半期末配当 毎年9月30日
第3四半期末配当 毎年12月31日

定時株主総会：毎年6月

単元株式数：100株

株主名簿管理人：東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
三井住友信託銀行株式会社

郵便物送付先：東京都杉並区和泉二丁目8番4号
(〒168-0063)
三井住友信託銀行株式会社
証券代行部

(電話照会先) ☎ **0120-782-031**

取次事務は、三井住友信託銀行株式会社の本店および全国各支店で行っております。

公告の方法：電子公告により行います。

ただし、事故その他、やむを得ない事由により電子公告による公告をすることができない場合は、東京都において発行する日本経済新聞に掲載して行います。

[公告掲載 URL]

<http://www.honda.co.jp/investors/>

証券コード：7267

ウェブサイトのご案内

インターネット上にIRに関するウェブサイトを開設し、最新の決算情報やアニュアルレポートをはじめとするさまざまな情報をご案内しています。

[日本語] <http://www.honda.co.jp/investors/>

[英語] <http://world.honda.com/investors/>

株主様専用ダイヤル カレンダーのお問合せ専用

※応募された2014年Hondaカレンダーは、12月上旬から順次発送いたします。

03-6743-3226

(平日9:00～17:00 土・日・祝日を除く)

会社の概要

社名：本田技研工業株式会社

英文社名：HONDA MOTOR CO., LTD.

本社：東京都港区南青山二丁目1番1号
(〒107-8556)

設立年月日：1948年(昭和23年)9月24日

資本金：86,067,161,855円(2013年9月30日現在)

主な製品：二輪車・四輪車・汎用パワープロダクツ

取締役および監査役(2013年9月30日現在)

代表取締役会長 池 史彦

代表取締役社長
社長執行役員 伊東 孝紳

代表取締役
副社長執行役員 岩村 哲夫
四輪事業本部長、北米地域本部長、
リスクマネジメントオフィサー、
ホンダノースアメリカンコーポレート
取締役社長、
アメリカンホンダモーターカンパニー・
インコーポレーテッド取締役社長

取締役
専務執行役員 山本 卓志
生産担当、
四輪事業本部四輪生産統括部長

取締役
専務執行役員 山本 芳春
(株)本田技術研究所取締役社長 社長執行役員、
IT本部長

取締役
常務執行役員 吉田 正弘
管理本部長、
コンプライアンスオフィサー

取締役 法眼 健作

取締役 畔柳 信雄

取締役相談役 福井 威夫

取締役
執行役員 志賀 雄次
汎用パワープロダクツ事業本部長

取締役
執行役員 竹内 弘平
事業管理本部長

取締役
執行役員 青山 真二
二輪事業本部長

取締役
執行役員 貝原 典也
品質担当

監査役 山下 雅也

監査役 遠藤 邦夫

監査役 阿部 紘武

監査役 岩下 智親

監査役 樋渡 利秋

(注)1. 取締役 法眼健作および畔柳信雄は、会社法第2条第15号に定める社外取締役です。

2. 監査役 阿部紘武、岩下智親および樋渡利秋は、会社法第2条第16号に定める社外監査役です。

3. 当社は、法眼健作、阿部紘武および樋渡利秋を、東京証券取引所の規則に定める独立役員として指定し、同取引所に届け出ております。

HONDA

The Power of Dreams

人々と共に夢を求め、夢を実現していく。

夢があるから、その実現へ向け、チャレンジする勇気と力が生まれます。

私たちHondaは、一人ひとりが抱いている

「こんなものがあれば、もっと楽しくなりそうだ」「もっとワクワクできるに違いない」という

夢を原動力に、二輪車、四輪車、汎用製品、部品、さらにはそれらを超えた分野で

新しい喜びを、世界中の人々に向けて、提案していきます。

株主通信

株主通信／2013年11月発行 No.159(年4回発行)
発行所／本田技研工業株式会社 〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1 発行人／安田 史郎

表紙の写真：フィット HYBRID・Fパッケージ (FF)

